

1987 ஏப்ரல் 4]

2. ஆர். 8 நெகிழ்வு தளங்களுக்கு நிலக்கீல் மேற்பரப்பு வகைகளைத் தேர்வு செய்யும் நெறிமுறைகள்.

3. ஆர். 9 உப்புத் தன்மையுள்ள களிமண் பகுதிகளில் சாலைகள் அமைப்பதற்கான கோட்பாடுகள் வகுத்தல்.

4. ஆர். 13 சாலைக் கூட்டுச் சந்திப்புகளில் கலப்புப் போக்குவரவு நிலைகள் பற்றி ஆராய்தல்.

5. ஆர். 15 முதன்மைப் பெரு வழிகளின் (Trunk Routes) இரு மருங்கிலும் ஏற்படும் அபிவிருத்தி (Ribbon Development) பற்றிய தேர்வு ஆய்வுகள்.

6. ஆர். 16 சாலைகள் பராமரிப்பதற்கான குறிப்பிட்ட தளங்களை பல்வேறு சூழ்நிலைகளின் கீழ் நிர்ணயிப்பதற்காக அவைகளின் பராமரிப்பு செலவினங்களைப் பற்றிய ஆய்வு.

7. ஆர். 27 மாறுபட்ட நிலைகளின் பலவிதமான சாலை அடுக்குகளில் அமையப்பெறும் பல்வேறு சாலை மேற்பரப்புக்களின் தன்மைகளின் விவரங்களைத் தொகுத்தல்.

இணைப்பு V.

(131 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பை காண்க).

மானியக் கோரிக்கை எண் 40, 55.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்
கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1987-88.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல் :

1.1. தமிழ் நாட்டில் 1948 ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன் மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அப் போதைய கொள்கைப்படி, முன்னாள் தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டு முதல் தொலைதூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது.

[1987 ஏப்ரல் 4]

1.2. அடுத்தபடியாக 1967 ஆம் ஆண்டில் அரசு கீழ்க்கண்ட வகைத் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைலுக்கும் (120 கிலோ மீட்டர்) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித்தடங்கள், சாதாரண, விரைவு பேருந்து போக்குவரத்து ;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு என்னவாயிருப்பினும், அத்தகைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் யாவும்.

1.3. அடுத்தபடியாக, 1971 ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்குக் குறையாத தனியார் பேருந்துகள், அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை, ஆணைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி, ராமன் அண்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம், ஸ்ரீ ராமலிங்கம் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்திவிளாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1.4. 1973 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்து, ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் பயணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டுகளுக்குள் மாவட்ட வாரியாக நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பின்னர் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தை செயல் திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல்முறையீடு செய்தது. இவ்வழக்கு, உச்ச நீதிமன்றத்தில் பத்து ஆண்டுகள் முடிவு பெறாமல் இருந்தது.

1.5. இதன் மத்தியில் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு வழித்தடங்களுக்கான உரிமத்தைப் பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி

1987 ஏப்ரல் 4]

IV, IV-எ-யின் கீழ் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் எனவும், அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும். ஒருங்கிணைந்ததாகவும், திறம்படவும், ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும் போக்குவரத்து முறையை அளிக்கவே மேற்கண்ட நடவடிக்கை தேவைப்பட்டது.

1.6. கடைசியாக 1983 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்துதல் சட்டம் செயல் திறனுடையதாகும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பை மனதில் கொண்டும் அரசின் முன்னுரிமைப் பணிகளை கருத்திற் கொண்டும், பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை படிப்படியாக செயல்படுத்தலாம் என்ற அடிப்படையில் 1984 ஆம் ஆண்டு ஒரு சட்டம் மூலமாக பிரதான சட்டத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 1977-ல் 51 சதவீதமாக இருந்தது. தற்பொழுது 66.2 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது.

2. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

2.1. தமிழ் நாட்டில் தற்பொழுது நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பதினான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன. அவை எந்த நாளில் அமைக்கப்பட்டன, அவை செயல்படும் பகுதிகள் முதலியன பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொடர் எண்ணும்	செயல்படத்	செயல்படும்	31-1-1987
கழகத்தின்	தொடங்கிய	முதன்மைப்	அன்று
பெயரும்.	நாள்.	பகுதி.	உள்ளவாறு
			பேருந்து
			களின்
			எண்ணிக்கை.

(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகம், சென்னை.	1-1-1972	சென்னைப் பெரு நகர் பகுதி.	2,115
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்கு வரத்துக் கழகம், வேலூர்.	1-12-1982	வட ஆர்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.	782

[1987 ஏப்ரல் 4]

- | (1) | (2) | (3) | (4) |
|--|-----------|---|-------|
| 3. பாண்டியன் சாலை | 17-1-1972 | மதுரை, காமராசர் | 725 |
| போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை. | | மாவட்டங்கள். | |
| 4. மருது பாண்டியர் | 1-4-1983 | புதுக்கோட்டை, | 548 |
| போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக் குடி. | | இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம் மாவட்டங்கள். | |
| 5. இராணி மங்கம் | 1-4-1986 | அண்ணா | 494 |
| மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல். | | மாவட்டம். | |
| 6. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர். | 1-3-1972 | கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள். | 1,171 |
| 7. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு. | 1-4-1983 | பெரியார் மாவட்டம். | 588 |
| 8. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம். | 1-3-1972 | தஞ்சாவூர் மாவட்டம். | 650 |
| 9. தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி. | 1-4-1985 | திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம். | 511 |
| 10. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம். | 15-2-1973 | சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள். | 962 |
| 11. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி. | 1-1-1974 | திருநெல்வேலி மாவட்டம். | 649 |
| 12. நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில். | 1-4-1983 | கன்னியாகுமரி மாவட்டம். | 489 |

1987 ஏப்ரல் 4]

(1)	(2)	(3)	(4)
13. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16-1-1975	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப் பகுதி.	743
14. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1-4-1980	தமிழகம் முழு வதும் விரைவுப் பேருந்துகள்.	740

மொத்தம்

11,167

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயருடன் தர்மபுரியை தலைமையகமாகக் கொண்டு, தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 1-4-1987 முதல் தனியாக இயங்க ஏற்பாடாகியுள்ளது.

3. அரசு போக்கு வரத்துக் கழகங்களின் செயல்முறை:

3.1. திட்டச் சாதனை—

3.1.1. மத்திய திட்டக் கமிஷன் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியாவிலுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்றாகும் என அறிவித்திருக்கிறது. எரிபொருள் மிச்சப் படுத்துவதில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், டயர் உபயோகிப்பதிலும், பேருந்து உபயோகிப்பதிலும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் அகில இந்திய ரீதியில் பரிசுகள் கிடைத்திருக்கின்றன. கடந்த 1986 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு நமது 14 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 11,167 பேருந்துகளை இயக்கின. அவை நாள்தோறும் சுமார் 36 இலட்சம் கிலோ மீட்டரில் சுமார் 104 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன. இந்த நிதியாண்டில் (1986-87) 1987 சனவரி இறுதி வரை, மொத்தம் சுமார் 66 கோடி ரூபாய் செலவில் 2,191 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 1,394 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன. ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 797 பேருந்துகள் புதிய வழித் தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 13 இலட்சம் மக்கள் வாழும் 1,054 கிராமங்களில் இதுவரை பேருந்து வசதி இல்லாமலிருந்தது. இப்பேருந்துகள் புதியதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலை தூர இடங்களுக்கு 360 சிறிய பேருந்துகளையும் குறுஞ்சக்கர அடிப் பகுதி கொண்ட பேருந்துகளையும் (Short wheel base buses) இக்கழகங்கள் இயக்குகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களில்

[1987 ஏப்ரல் 4]

பேருந்துகள் விடுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு விரயம் ஏற்பட்ட போதிலும் கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின்றன. சுமார் 1,500 மக்களுக்கு மேல் வசிக்கும் 957 கிராமங்களுக்கு இன்னும் பேருந்துகள் விடப்படவில்லை. அவற்றை இணைக்கும் சாலைகளைச் சீர்படுத்தி வரும் இரண்டு ஆண்டுகளில் அக்கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி செய்து தர திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

3.2. நிதி நிலை:

3.2.1. 1986-87 ஆம் ஆண்டில், சில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நீங்கலாக அனைத்து கழகங்களும் இழப்புக்குள்ளாகி இருக்கின்றன. இதன் காரணமாக பேருந்துக் கட்டணத்தை சிறிதளவு 18-3-1987 முதல் உயர்த்த வேண்டியதாயிற்று.

போக்குவரத்தின் இனத்திற்கு கடனுதவி :

3.2.2. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவைகளுக்குத் தேவையான நிதியில் ஒரு பகுதியை பேருந்துகளை திறம்பட இயக்கியும், சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடித்தும் ஈடுகட்டுகின்றன. தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந் நிறுவனம் பொது மக்களிடமிருந்து வைப்பு நிதியாகப் பெற்று அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தேவையான நிதியை அளித்து வருகிறது. இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் மட்டும் தான் இது போன்ற நிறுவனம் போக்குவரத்து பொதுத் துறையில் இயங்கி வருகிறது.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்தின் கடனுதவி:

3.2.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பேருந்துகள் வாங்குவதற்காக, இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து 1981-82-ல் ரூபாய் 3.78 கோடியும், 1982-83-ல் ரூபாய் 1.79 கோடியும், 1983-84-ல் ரூபாய் 2.40 கோடியும், 1984-85-ல் ரூபாய் 2.64 கோடியும், 1985-86-ல் ரூபாய் 2.90 கோடியும் கடனாக வழங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டிலும் (1986-87) ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து ரூபாய் 2.50 கோடி கடன் வாங்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

1987 ஏப்ரல் 4]

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள் :

4.1. பயணிகளின் வசதிக்காக போதிய பேருந்து நிழற் குடைகள் கட்டப்பட்டு உள்ளன. சேலம், கொடைக்கானல், விழுப்புரம் முதலிய இடங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நவீன பேருந்து நிலையம் கட்ட ஏற்பாடாகி வருகிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னை பேருந்து நிலையத்தை நவீனமாக்கி வருகிறது. கழகங்கள் நடத்தும் பேருந்து நிலையங்களில் அன்றாடம் அலுவலகம் செல்லும் பயணிகளுக்கு வசதியாக மிதிவண்டி நிலையங்களும் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

4.2. சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கு இரு சீர்வளிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இவை தவிர, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் 86 சொகுசுப் பேருந்துகளை (சீர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது. சென்னைக்கும் ஈரோடுக்கும் நடுவே தூங்கும் வசதி கொண்ட இரு சீர்வளிப் பேருந்துகளை ஓடவிட்டுள்ளது.

5. சமூக நல ஏற்பாடுகள் :

5.1. அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காகச் செல்கையில், அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பார்வை இழந்தோர் சென்னைப் பேருநகர் பகுதியில் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பிற இடங்களில் அவர்கள் மருத்துவமனை பணிக்களரி, பள்ளிகள் ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். சென்னை மாநகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்கள்து இருப்பிடத்திலிருந்து பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் சென்று திரும்ப பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுக்கள் அளிக்கப்படுகின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் மாநகரங்களில் “மகளிர், குழந்தைகள் மட்டும்” என்ற வசைப் பேருந்துகள் சனிசமான அளவிற்கு விடப்பட்டுள்ளன. கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை நிருபர்கள் சில நிபந்தனைகளின் பேரில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களது கணவர்/மனைவிக்கும் இச்சலுகை (அவர்களிருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும்போது) நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4]

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள் :

6.1. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள் பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை சுமுக நிலைக்குக் கொண்டுவர, போதுமான எண்ணிக்கையில் தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

6.2. பயணம் செய்யும்போது மக்களின் வசதிக்காக பத்து நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்துகொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள் பெரிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும், பயண இறுதி முனைகளிலும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, முக்கியமான இடைப் பயண நிலைகளிலும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. ஒதுக்கீடு செய்யும் முறை விரைவில் கம்ப்யூட்டர் மூலம் செய்து தரப்படும்.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருட்டிணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், கழிப்பிட வசதிகளுடன் பயணி ஓய்வு அறைகளைக் கட்டியுள்ளது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும், பயணப் பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக்காகச் சென்னையில் துயிலிட வசதியுடன் கூடிய இட வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் மாவட்டங்கள் அனைத்திலுமுள்ள மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங்களில் வண்டி நிறுத்துவதற்கான வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் மேம்பாடு செய்யும்படி மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக் கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான தேவைகளை நிறைவு செய்த பின்னர் உபரி நிதியைக் கொண்டு படிப்படியாக நிறைவேற்றும் படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டு உள்ளன. நடப்பு ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நெடுஞ்சாலை, ஓரத்தில் தகுந்த இடங்களில் சாலையோர விடுதிகள் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாகி வருகின்றது. இச் சாலையோர விடுதிகளில் நெடுஞ்சாலையில் பயணம் செய்யும் அனைவருக்கும் அவர்களது வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கவும், சிறிது இளைப்பாறவும்

1987 ஏப்ரல் 4]

வசதிகள் செய்து தரப்படும். தற்பொழுது இம்மாதிரி விடுதிகள் கயத்தார், திருமயம், வல்லம், பூண்டி, அணைக்கரை, மூவரை வென்றான், ஓட்டன் சத்திரம், மண்மங்கலம், கொட்டாம் பட்டி, ஹாஸனூர், எட்டயாபுரம், பர்லியார் ஆகிய இடங்களில் இயங்கி வருகின்றன. மாமண்டூர், பழனி, தொழுதூர் ஓவரி முதலிய இடங்களில் விடுதிகள் முடியும் தருவாயிலிருக்கின்றன.

6.5. நாட்டிற்குத் தேவையான போக்குவரத்துப் பொறியியல் துறையில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் கிடைக்குமாறு செய்வதற்கு அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்று சேர்ந்து 'சாலை மற்றும் போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிறுவனம், தமிழ்நாடு' என்ற ஒரு அமைப்பை ஈரோட்டில் அமைத்திருக்கின்றன. இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாகத் துவக்கப்பட்ட இத்தனித்தன்மை வாய்ந்த கல்லூரி சாலைப் போக்குவரத்து சார்ந்த பொறியியல் துறைகளில் பட்டம் வாங்குவதற்கு கல்வி புகட்டும். இதற்காக ஆகும் மொத்த மூலதனச் செலவை கழகங்கள் தங்களின் உபரி நிதியிலிருந்தே ஈடுகட்டும். சுமார் 70,000-க்கும் மேற்பட்ட போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் தாங்களாகவே முன்வந்து நிறுவிய திருப்பியளிக்கக்கூடிய வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தை இயக்குவதற்காக ஆகும் அன்றாடச் செலவில் ஒரு பகுதியை ஈடுகட்ட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணமாக இக் கல்லூரியில் உள்ள இருக்கைகளில் ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதம் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

6.6. போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் தொழில் நிமித்தமாக காயமுறும்போதும், அவர்களுக்கு தீவிர சிகிச்சை அளிப்பதற்கும் உடல் நலம் குன்றிய தொழிலாளர்கள் நீண்ட நாள் தொடர் மருத்துவம் பெறுவதற்காகவும் ஒரு மருத்துவமனை அமைக்க அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் சேர்ந்து, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மூலமாக பெருந்துரை காசநோய் மருத்துவமனையைச் சார்ந்த நிலங்களையும், கட்டிடங்களையும் கையகப்படுத்தி, அதில் ஒரு மருத்துவமனையும், ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியும் அமைக்க முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பொறியியல் கல்லூரி எந்த விதிமுறைகளின்படி துவங்கப்பட்டு இயங்கி வருகிறதோ, அதே அடிப்படையில் இந்த மருத்துவக் கல்லூரியும் செயல்படும்.

6.7. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும், தங்கள் தலைமையகங்களில் தொழிற்பயிற்சி கேந்திரங்களையும், ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகளையும் துவக்கியிருக்கின்றன. நாட்டிற்கு நல்ல தேர்ச்சி பெற்ற மெக்கானிக்குகளையும், சிறந்த கனரக வண்டி ஓட்டுநர்களையும் உருவாக்குவதே இவர்களின் நோக்கமாகும்.

[1987 ஏப்ரல் 4]

7. சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல் :

7.1. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும், பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும், கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன. கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் கணிசமான அளவிற்குக் குறைந்துள்ளன.

7.2. பேருந்து ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதைக் கண்காணிக்கவும், கட்டுப்படுத்தவும் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் டெகோ கிராப் என்ற சாதனங்களையும், மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவிகளையும் தொடர்ந்து உபயோகித்து வருகின்றனர். மிகத் திறமையான மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவியை நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்டு மொத்தமாகத் தயாரித்து உபயோகித்து வருகிறது.

7.3. ஓட்டுநர்கள் கவனமாகவும், எச்சரிக்கையுடனும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதுகாப்புப் பரிசுத் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது.

7.4. வாகனங்களை ஓட்டுகையில் தவறான வழக்கங்களை ஓட்டுநர்கள் கடைபிடிப்பதால் பல விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கென்று முறையான பள்ளி ஏதும் இல்லாததால், லாரிகள் ஓட்டப் பழகியோர் தின்மை வாய்ந்த (கனரக) வண்டி ஓட்டும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் பேருந்துகளை ஓட்டவும் நியமிக்கப்படுகின்றனர். அந்த லாரி ஓட்டுநர்கள், கரடுமுரடான பாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்க வழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டும் முறையிலும் கடைபிடிக்கப்படுகிறது. வண்டி ஓட்டுகையில் பழக்கங்கள் ஏதுமின்றி, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத் தலைமையின்கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, தேவையான உடற்கட்டுடைய, எஸ்.எஸ்.எல்.சி. கல்வித் தகுதி பெற்ற வண்டி ஓட்டத் தெரியாத இளைஞர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு தின்மையற்ற வண்டிகளையும், தின்மை வாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டுவதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொதுமக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி முதலியவற்றிலும் 26 வாரங்களுக்குத் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும், மற்றவர்களுக்கும் நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கித் தரும் பொருட்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகள் அமைத்துள்ளன. விபத்துக்கள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும், ஓட்டுநர்களுக்குக்

1987 ஏப்ரல் 4]

கல்வியூட்டுவதற்கும், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், போக்குவரத்து தொடர்பான வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

7.5. சாலை விபத்துக்களில் விபத்துக்குள்ளானவர்களை முதலுதவி அளித்து, உடனடியாக அருகாமையில் உள்ள மருத்துவ மனையில் சேர்ப்பதற்கு வசதியாக. குறிப்பிட்ட 50 டெங்களில் அந்தந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களே ஆம்புலன்ஸ் வண்டிகளைத் தயார் செய்து வைக்கும்படி உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

7.6. இரவில் நெடுஞ்சாலைகளில் மாட்டு வண்டிகளால், அடிக்கடி சாலை விபத்துக்கள் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு எல்லா மாட்டு வண்டிகளிலும் முன்னும் பின்னும் திரும்பப் பளிச்சிடுகிற பெயின்டை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இனாமாக அடித்து வருகிறார்கள்.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்.

8.1. தங்கள் பணியாளர்களின் நலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகின்றன.

8.2. நீண்டகால தொடர் ஊதியத் திட்டம் தொடர்ந்து எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் செயல்பட்டு வருகிறது.

8.3. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பிரிவு பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலூக்கத் திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் உள்ளன. இத் திட்டங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கூடுதல் உற்பத்தித் திறனால் வருவாய் அதிகரிக்கும்பொழுது அதில் பணியாளர்களும் பங்கு பெற்று வருகின்றனர்.

8.4. ஊதியம் குறித்து புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழிலாளர்களுடன் 25-9-1986 அன்று செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இது 1986 செப்டம்பர் முதல் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்துள்ளது. இது மூன்றாண்டு காலம் அமுலில் இருக்கும். இவ்வொப்பந்தத்தில் அனைத்து தொழிற் சங்கங்களும் ஒப்புக் கொண்டு கையொப்பமிட்டது குறிப்பிடத்தக்கது. முந்தைய

[1987 ஏப்ரல் 4]

சம்பள விகிதங்கள், இந்த புதிய ஒப்பந்தத்திற்குப் பின்னர் உள்ள தற்போதைய சம்பள விகிதங்கள் ஆகியவற்றில் சில கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன;—

பதவித் தரம்.	1-9-1986-க்கு முன்னர் இருந்த சம்பள விகிதம்.	1-9-1986-க்குப் பின்னர் உள்ள சம்பள விகிதம்.
(1)	(2)	(3)
அலுவலகப் பணியாளர். (Office Assistant).	400—7½—505	540—10—680
நடத்துனர்	420—7½—480— 10—540	560—10—640— 15—730
ஒட்டுநர்	430—7½—490— 10—550	575—10—655— 15—745
இளநிலை உதவியாளர்.	480—10—650	620—15—875
பட்டறை மேற்பார்வையாளர்	840—30—990— 40—1,430.	1,130—50— 1,380—60— 2,100.

ஊதியத்தில் குறைந்த அளவு உயர்வு ரூ. 95-ம் அதிக அளவு உயர்வு ரூ. 290-ம் ஆகும். எல்லா போக்கு வரத்துக் கழகங் களுக்கும் ஆகும் மொத்தச் செலவு ஆண்டொன்றிற்கு ரூ. 15 கோடியாகும்.

8.5. படிக்கள்.

8.5.1. காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் வீதத்தில் 530 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.65 ரூபாய் வீதம் தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் அகவிலைப்படி வழங்கப்படுகிறது.

8.5.2. சென்னையில் ஏனைய மாவட்டத் தலைநகர்கள், கழகத் தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் வசிக்கும் எல்லாப் பணி யாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் ஏனைய இடங் களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்தி லும் வீட்டு வாடகைப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

1987 ஏப்ரல் 4]

8.5.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்படுகிறது. மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய நகர்களில் வசிக்கும் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் 5 சதவீதம் என்றும் ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பிற பணியாளர்களுக்கு இதே 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டு கிராம படியாக அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப்படியில் 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.5. சலவைப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு 15 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.5.6. மலைவாழ்விடப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், குறைந்த அளவு 25 ரூபாய், உயரளவு 50 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

8.6. விடுப்புப் பயன்கள்:

8.6.1. எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 1980-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

8.6.2. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு 9 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.4. குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் அறுவை சிகிச்சை செய்துகொள்வதற்கு ஊழியருக்குத் தனித் தற்செயல் விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊழியரின் மனைவியோ கணவரோ சிகிச்சை பெற்றாலும் இவ்விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊக்கத் தொகையும் ரூ. 200-லிருந்து ரூ. 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

8.7. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25-க்கு அதிகமாகப் பேருந்துகளுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும், வானொலி, தொலைக் காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுதுபோக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளது. சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும்

[1987 ஏப்ரல் 4]

தேநீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும், விடுப்பு காலங்களிலும் விடுமுறை நாட்களிலும் தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக் கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டக் கருதியுள்ளன. அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த பணியாளர், தமது குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஐவருக்கு மேற்படாதவர்களுடன் (மொத்த 6 நபர்) ஆண்டிற்குகொரு முறை அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாநிலம் முழுவதிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். இதற்கு மாற்றுத் திட்டமாக அவர்கள் குடும்பத்துடன் ஆண்டொன்றிற்கு மொத்தம் 3,000 பயண கிலோமீட்டரோ அல்லது 12 பயணமோ (Single Trips) தங்களுடைய போக்குவரத்துக்காகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யலாம். அகில இந்திய ரீதியில் நடத்தப்படும் விளையாட்டுப் போட்டிகளில் முதலாவதாக வரும் ஊழியருக்கும் முதுநிலைப் பட்டம் பெறுபவர்களுக்கும் வருடாந்திரச் சம்பள உயர்வு அளிக்கப்படுகிறது.

8.8. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்துவிட்டால் அவருடைய ஈமக் கடன்களுக்காக ரூ. 200 உடனடியாக மானியம் அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அவருடைய குடும்பத்திற்கு இடருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலை வாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஊழியர் பணி செய்து கொண்டிருக்கும்பொழுது பிறரின் வன்முறைச் செயலால் இறந்து விட்டால், அவரது வாரிசுக்கு ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. பணிக் காலத்தில் ஏலாமையுற்ற பணியாளர்கள் பொருத்தமான தொரு பணியில், புதிதாக நியமனம் செய்யப்படுவது போலவே தொடர்ந்து பணிபுரிய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். அதற்குப் பதில் அவர் மருத்துவ ரீதியாக பணிக்கு தகுதியற்றவர் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டால், அவருடைய ஒரு குழந்தைக்கு தகுதிக் கேற்ப வேலை கொடுக்கப்படும். முச்சக்கர வண்டி வாங்குவதற்காக, 50 சதவீதம் உதவித் தொகையும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டிக்கு நீண்ட காலத் தவணையில் கடனும் உடல் ஊனமுற்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. பணியாளர்களது ஊனமுற்ற குழந்தைகளுக்கும் மூன்று சக்கர வண்டிகள் அளிக்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

8.9. அரசு மருத்துவ மனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இத் திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

1987 ஏப்ரல் 4]

8.10. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம் அல்லது கூட்டுக் காப்பீட்டுத் திட்டம் செயலுக்கு கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இதனால் வாரிசுகளுக்கு அளிக்கப்படும் தொகை 10,500 ரூபாயிலிருந்து 20,000 ரூபாயாக அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

8.11. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்றுவர இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன. தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் வெளியூரில், கல்லூரியிலோ, பாலிடெக்னிக்கிலோ படித்தால் அவர்கள் விடுமுறைக்கு பெற்றோர் இருக்குமிடம் வந்துபோக ஆண்டொன்றிற்கு இருமுறை இலவசப் பயணச்சீட்டு அளிக்கப்படுகிறது. கழகங்கள் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள், எழுத பலகைகள் முதலியன வாங்க நிதியுதவி அளித்து வருகின்றன. தொழிலாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தில் முதலாவதாகத் தேறியிருப்பார்களாயின் அவர்களுடைய உயர் கல்விக்காகும் செலவில் ஒரு பகுதியை அனைத்துக் கழகங்களும் ஏற்று வருகின்றன. பத்து, பன்னிரண்டாவது வகுப்பு இறுதித் தேர்வில் ஒவ்வொரு கழகத்திலுள்ள ஊழியர் குழந்தைகளில் முதல் மூவருக்கு ரூ. 500 முதல் ரூ. 1,500 வரை ரொக்கப் பரிசு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. எழுபது சதவீத மதிப்பெண்களுக்கு மேல் வாங்கிய குழந்தைகளுக்கு ஆறுதல் பரிசுகளும் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தொழில் கல்லூரிகளில் சேர நுழைவுத் தேர்வு எழுத ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கு தனிப் பயிற்சி இலவசமாக அளிக்கப்படுகிறது.

முன் பணங்கள்.

8.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன்பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன்பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப்பட்டத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன் பணம் ரூ. 3,000 ஆகவும் தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 2,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டு உள்ளது. பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன் பணத்தை வசூலிப்பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.13. சில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகளுக்கு குறைந்த வட்டி

[1987 ஏப்ரல் 4]

வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஊழியர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தைத் தொடங்கியிருக்கின்றன. ஹட்கோ நிறுவனத்திடமிருந்தோ அல்லது தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகத்திடமிருந்தோ அவர்கள் கடன் வாங்குவதற்கு உதவி செய்து, வீடுகளையும் அவர்கள் சார்பில் கட்டி முடிப்பதற்கு கழகங்கள் உதவி செய்கின்றன. நில அபிவிருத்திக்கான செலவிலும் மற்ற பொதுவான வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவிலும் ஒரு பங்கை கழகங்கள் ஏற்றுக் கொள்கின்றன. இதுவரை சுமார் 2,000 வீடுகளுக்கு மேல் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டம் வரும் ஆண்டில் இன்னும் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தப்படும்.

8.14. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும் ஓட்டுநருக்குக் குளுமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகள் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே கேட்ராக் கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளி ஒருவருக்கு ரூ. 135 என்ற வீதத்தில் தையற்கூலியுடன் துணிகளை இக்கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் 3 பருத்தி சீருடைகளுக்குப் பதிலாக, இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மூன்று டெரிக்காட்டன் சீருடைகள் அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக் கண்ணாடி தேவைப்படின், அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக்கழகம் அவர்களுக்குக் கைக் கடிபாரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. நீலகிரி மலைப் பகுதிகளில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு கம்பளித் குட்டையும் (Mufflers) கம்பளிச் சட்டையும் ஆண்டுதோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

ஊதியக் கொடை.

8.15. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் பொறியியற் கழகம் நீங்கலாக மற்ற அனைத்து போக்குவரத்து கழகங்களைச் சார்ந்த அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் சென்ற 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக் கொடை 8.33 சதவீதமும் சுருணைப் படியாக தலா ரூ. 500-ம் அளிக்கப்பட்டது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் பொறியியற் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவீதம் ஊதியக்கொடையோடு தலா ரூ. 475-ம் அளிக்கப்பட்டது. அத்துடன் 1986 ஆம் ஆண்டிற்காக அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங்களைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 375 “சாதனை ஊக்கத் தொகையாக” வழங்கப்பட்டது.

1987 ஏப்ரல் 4]

9. பொது.

9.1. புதிய நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்குவதற்காக, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும்—

(1) மாவட்ட ஆட்சியர் (தலைவர்).

(2) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.

(3) போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர்.

(4) கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை கிராமப்புறப் பணிகள்).

(5) மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊரக வளர்ச்சி).

(6) தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஆகியவர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப் பட்டுள்ளது.

10. பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரைப் பணிக்குழு.

10.1. சாலைப் போக்குவரத்து துறையிலும், கணக்கீட்டுப் பொறி துறையிலும் பல்லவன் போக்குவரத்துப் பரிந்துரைப் பணிக் குழு பரிந்துரைகள் அளித்து வருகிறது. அந்தந்தத் துறையில் வல்லுநர்கள் இதில் பணி புரிகிறார்கள். இவர்கள் தவிர அந்தந்த பணிக்கேற்றவாறு தமிழக போக்குவரத்துக் கழகங்களிலிருந்து வல்லுநர்கள் கூட்டு சேர்த்துக் கொள்ளப் படுகிறார்கள்.

10.2. கடும் போட்டியிலும் இந்நிறுவனம் தொடர்ந்து பரிந்துரைப் பணிகளை பெற்று வருகிறது. குறிப்பாக கணக்கீட்டுப் பொறித்துறையில் வெளியில் நல்ல ஆர்வம் இருப்பதால் ஒரு பெரிய நவீன கணக்கீட்டுப் பொறி அமைத்து அதற்கேற்ப அலுவலர் எண்ணிக்கையையும் கூட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

10.3. கடந்த 1984-85 ஆம் ஆண்டில் சுமார் ரூ. 6 இலட்சத்திற்கு பணிகள் செய்த இந்நிறுவனம் 1985-86-ல் ரூ. 11 இலட்சத்திற்குச் செய்ததுடன், 1986-87 - ல் ரூ. 15 இலட்சத்தை எட்டிப் பிடிக்கலாமென எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. இந்நாட்டிலும் வெளி நாடுகளிலும் பணிகள் பெறுவதற்கு முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

[1987 ஏப்ரல் 4]

10.4. இந்நிறுவனத்தை “மார்க்கெட் அபிவிருத்தி நிதியின்” கீழ் வியாபாரம் பெருக்கும் முறைகளை கண்டுபிடிப்பதற்காக மத்திய அரசு வர்த்தகத் துறை நியமித்திருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறையிலும், கணக்கீட்டுப் பொறியியல் துறையிலும் பரிந்துரைகள் அளிப்பதற்காக தேர்ந்தெடுத்திருக்கிறது. எச். எம். டி. நிறுவனத்தாருடன் கூட்டு சேர்ந்து வெளி நாடுகளில் பணிகள் பெறுவதற்கு நல்ல வாய்ப்பிருக்கிறது.

11. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

11.1. தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு நிலக்கரி கொண்டு செல்ல வசதியாக மூன்று நவீன சரக்குக் கப்பல்களை வாங்கி முதல் கட்டத் திட்டத்தை இந்நிறுவனம் நிறைவேற்றியுள்ளது. இந்தியாவிலேயே கரையோரமாக நிலக்கரி கொண்டு செல்வதில் இந்நிறுவனம் பெரும் சாதனை புரிந்துள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டில் 24.5 இலட்சம் டன் ஏற்றிச் சென்ற இந்நிறுவனம் 1986-87 சனவரிக்குள் 26.5 லட்சம் டன்னை சுமந்து சென்றிருக்கிறது. தூத்துக்குடி துறைமுக நிலக்கரி தளத்தில் கப்பலிலிருந்து விரைவாக நிலக்கரியை இறக்குவதிலும் ஒரு தனித் திறமை அடைந்திருக்கிறது.

11.2. இந்நிறுவனம் ஜப்பானிலுள்ள கீர்த்தி வாய்ந்த கப்பல் கட்டும் தளத்திலிருந்து 39,990 டன் எடை தூக்கக்கூடிய மூன்று நவீன சுமைக் கப்பல்களை பெரும் பளு தூக்கிகளுடன் வாங்கி இருக்கிறது. நம் தேசத் தலைவர்களான தமிழ் அண்ணா, தமிழ் பெரியார், தமிழ் காமராசர் ஆகியோரின் பெயர்கள். இக்கப்பல்களுக்கு பொருத்தமாக சூட்டப்பட்டிருக்கிறது தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு கூடுதலான நிலக்கரி கொண்டு செல்ல, மேலும் இம்மாதிரி இரண்டு கப்பல்கள் வாங்குவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

11.3. இந்நிறுவனத்தின் கீழ் இயங்கும் ஓடப் போக்குவரத்துப் பிரிவு 1986 ஆம் ஆண்டில் குமரி முனையிலிருந்து விவேகானந்தர் பாறை நினைவுச் சின்னத்திற்கு 12 இலட்சம் உல்லாசப் பயணிகளை ஏற்றிச் சென்றிருக்கிறது. இது சென்ற ஆண்டைவிட 1 இலட்சம் அதிகம். பயணிகள் வசதிக்காக ‘Q’ வரிசைக் கூடம், குடிதண்ணீர் குழாய், கழிப்பறைகளும், மேலும் சிப்பந்திகளுக்கு ஓய்வறைகளும் அமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

11.4. நாகப்பட்டினம், கடலூர் போன்ற சிறு துறைமுக வாயில்களை ஆழப்படுத்த ரூ. 60 இலட்சம் செலவில் தூர்வாரிக் கப்பல் வாங்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இக்கப்பல் உபயோகத்திற்கு வந்த பிறகு இச்சிறு துறைமுகங்களில் மிகுந்த முன்னேற்றம் காணலாம்.

1987 ஏப்ரல் 4]

11.5. தூத்துக்குடியில் நிலக்கரி இறக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு குடியிருப்பு வசதியும், கப்பல்களை பழுது பார்த்துப் பராமரிக்க ஒரு பட்டரையும் அமைப்பதற்கு திட்டம் தீட்டப் பட்டிருக்கிறது.

12. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை.

12.1. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஒரு பணித் துறையாகும். தமிழ்நாடு அரசுத்துறை ஊர்திகளை பராமரித்தல் மற்றும் பழுது பார்த்தல் ஆகியவைகளை இத்துறை கவனித்து வருகின்றது. இம்மாநிலத்தில் உள்ள பல்வேறு அரசுத் துறைகளில் மொத்தமாக 7,500 ஊர்திகள் உள்ளன. அவைகளுக்கென 11 அரசு தானியங்கிப் பணிமனைகளும் 1 சுத்திகரிப்பு நிலையமும் உள்ளன. இத்துறையின் கீழ் உள்ள பல்வேறு பணிமனையில் நடைபெறும் பணிகளை திறம்பட மேற்பார்வையிடுவதற்கென திருச்சி மற்றும் சேலம் ஆகிய இரண்டு மாவட்டங்களிலும் மண்டல துணை இயக்கங்கள் உள்ளன.

12.2. அனைத்து அரசு ஊர்திகளுக்கும் எரிபொருள் வழங்குவதற்கென இத்துறை சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் கிடங்குகளும், மற்றும் தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தர்மபுரி, கடலூர் மற்றும் நாகர்கோவில் ஆகிய பணிமனைகளில் ஒவ்வொரு எரிபொருள் கிடங்கு வீதமும் வைத்து செயல்படுத்திக் கொண்டு வருகிறது.

12.3. திட்டப் பணிகளின் கீழ், வட ஆற்காடு மற்றும் காமராசர் மாவட்டங்களில் அரசுப் பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், மற்றும் பெரியார், நீலகிரி, புதுக்கோட்டை, பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம், மற்றும் இராமநாதபுரம் ஆகிய மாவட்டங்களில் சிறு பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும் அரசினால் ஒப்பளிப்பு பெறப்பட்டு உள்ளது.

12.4. பெருவாரியான ஊர்திகளுக்கு (ஜீப்பு, ஸ்டாண்டர்ட் 20 அம்பாசிடர்) முழு உறுப்புகள் மாற்றம் (Unit Repl.cement) செய்யும் முறை புகுத்தப்பட்டு, சி.பி.எம். (C. P. M.) முறையின் மூலம் ஊர்திகளுக்கு பழுதுகள் பராமரித்தல் போன்ற பணிகளில் முன்னேற்றம் காணப்பட்டு, அதன் மூலம் கீழ்க்காணும் முன்னேற்றம் பெறப்பட்டுள்ளன—

¶(அ) ஊர்திகள் முழுமையாக பழுதுபார்க்கப்பட்டு விடுவிக்கப்படுகின்றன. (முன்னர் குறிப்பிட்ட பழுதுகளே பார்க்கப்பட்ட முறைக்கு மாறாக).

¶(ஆ) ஊர்திகள் அடிக்கடி பழுதடைதல் தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4]

(இ) பெரிதும் உகந்த செலவில் ஊர்திகள் பழுதுபார்க்கப்பட்டு பராமரிக்கப்பட்டு வரப்படுகிறது.

(ஈ) ஊர்திகள் சாலையில் ஓடும் நாட்கள் அதிகரிக்கப்பட்டு உள்ளன. (ஊர்திகள் ஓடா நாட்கள் குறைக்கப்பட்டதன் மூலம்).

12.5. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு அரசு தானியங்கிப் பணிமனை நிறுவப்பட வேண்டும் என்ற அரசு கொள்கையின்படி புதிதாக உருவாக்கப்பட்ட மாவட்டங்களில் பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், சென்னை மற்றும் சுற்றுப்புற பகுதிகளில் ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளதால் ஏற்பட்டுள்ள கூடுதல் பணிகளை கவனிக்க சென்னையில் ஒரு கூடுதல் பணிமனையும் நிறுவுவதற்காக தக்க திட்டங்கள் ஏழாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

12.6. வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வேலூரில் கட்டப்பட்டு வரும் பணிமனை முடிவடையும் தருவாயில் உள்ளது. அப்பணிமனை 1987-88 ஆம் வருடத்தில் செயல்பட துவங்கும் நிலையில் உள்ளது.

